ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 299 РУБ., 54.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ



АВТО ЛЕГЕНДЫ СССР

№ 101

УАЗ-452Д/УАЗ-3303

ШУСТРЫЙ БЕСКАПОТНИК
РАБОТА НА ПЕРСПЕКТИВУ
СЕКРЕТ ДОЛГОЛЕТИЯ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №101, 2012

РОССИЯ
Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини»,
105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук
Распространение:
ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»

Адрес редакции:
ООО «Де Агостини», 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
(письма читателей по данному адресу
не принимаются)
Для заказа пропущенных номеров
и по всем вопросам, касающимся
информации о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ru,
по остальным вопросам обращайтесь
по телефону бесплатной «горячей линии»
в России: 8-800-200-02-01

Телефон «горячей линии» для читателей
Москвы: 8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:
Россия, 170100, г. Тверь, Почтамт, а/я 245,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

УКРАИНА
Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Паблишинг»
01032, Украина, г. Киев,
ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ
Україна, 01033, м. Київ, а/с ДЕ АГОСТІНІ
«Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Для заказа пропущенных номеров
и по всем вопросам, касающимся
информации о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ua,
по остальным вопросам обращайтесь
по телефону бесплатной «горячей линии»
в Украине: 0-800-500-8-40
Свидетельство о государственной
регистрации печатного СМИ
Министерства юстиции Украины
КВ №18342-7142ПР от 21.11.2011 г.

КАЗАХСТАН
Распространение:
ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Республику Беларусь
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,
ул. Авангардная, 48 а, литер 8/к,
тел./факс: +375 172-999-260

Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040, г. Минск,
а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10

Тираж: 120 000 экз.

Рекомендуемая цена:
299 руб., 54.90 грн., 990 тенге

ISSN 2071-095X
© 2008–2012 ООО "Де Агостини"

Издатель оставляет за собой право
изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также
приложения к выпускам.
Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Неотъемлемой частью выпуска является
приложение — модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:
с. 1, 2, 8–9, 16: ООО «Де Агостини»;
3–7, 10–15: частная коллекция
Максима Шелепенкова

Текст — Константин Андреев

Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Максима Шелепенкова

Благодарим за помощь ведущего
конструктора семейства УАЗ-451
Егора Романовича Варченко
и директора музея Ульяновского
автозавода Аллу Анатольевну Молеву

3D графика: Наиль Хуснутдинов

Дата выхода в России 18.12.2012

Разработка и осуществление проекта:
TAIGA






Выносливый и проходимый грузовичок УАЗ-452Д вот уже почти полвека используется в малотоннажных перевозках практически во всех отраслях народного хозяйства, в службе быта, торговле, жилищно-коммунальной сфере и коммерции. Но немногие знают, что своим появлением второе поколение полноприводных бескапотников УАЗ обязано личной инициативе молодого конструктора Ульяновского автозавода.

На скорую руку

Изучив конструкцию бескапотных ульяновских полноприводников первого поколения — УАЗ-450 — и узнав о «легковом» происхождении шасси, любой мало-мальски грамотный инженер-автомобилестроитель невольно повторил бы слова Остапа Бендера, произнесенные им после знакомства с «Антилопой Гну» Адама Козлевича: «Видите, Балаганов, что можно сделать из простой швейной машины Зингера? Небольшое приспособление — и получилась прелестная колхозная сноповязалка».

Дело в том, что платформа многоцелевого армейского джипа, положенная в основу бескапотников, изначально не была рассчитана на «апгрейд». Рама ГАЗ-69 имела лонжероны сложного профиля. Попытка найти на раме место для крепления запасного колеса привела к появлению в полу грузопассажирского отсека характерного фигурного выступа, затруднявшего «парковку» грузов. Водителю и пассажиру, сидящим по обе стороны от двигателя, расположенного на штатном «газиковском» месте, было тесно. Но если пассажир мог и потерпеть — как говорится, в тесноте, да не в обиде, то водителю было трудно в таких условиях управляться с рулем и педалями. Кроме того, оставляла желать лучшего развесовка — передний мост оказался серьезно перегружен, что сказывалось на проходимости и управляемости автомобиля.

Как могла появиться столь несовершенная конструкция? Все дело в спешке: конструкторов подгонял заказчик — военное ведомство.

Разработка принципиально нового семейства бескапотных автомобилей на шасси ГАЗ-69 началась в 1954 году, то есть за год до того как Ульяновский автозавод принял от Горьковского автозавода эстафету производства «шестьдесят девятых».

Незадолго до этого в армии была введена в действие новая схема организации оказания медицинской помощи раненым, разработанная с учетом опыта Великой Отечественной войны. Согласно этой схеме, для второго этапа эвакуации с передовой требовался автомобиль повышенной проходимости, способный перевозить от четырех до шести носилок с пострадавшими. Именно такая машина на платформе ГАЗ-69 была в срочном порядке заказана ульяновским конструкторам. Чтобы разместить условленное количество «лежачих», используя шасси ГАЗ-69, надо было водрузить на «донорскую» раму кузов вагонного типа. Из новой модели полноприводника предстояло выжать максимум пользы и для народного хозяйства — а значит, помимо санитарной машины нужно было сразу разрабатывать грузовой фургон, микроавтобус и легкий бортовой грузовик.

Бортовой грузовой автомобиль УАЗ-452Д





Опытный образец микроавтобуса УАЗ-452В

Тем не менее, приоритетом (прежде всего по срокам) была заказанная военными «санитарка» — от нее и «плясали». Несмотря на «компромиссный» (мягко говоря) результат, ульяновских конструкторов нельзя обвинить в нерадивости. Они педантично выполнили поставленную перед ними задачу, примирив легковую грузопассажирскую платформу ГАЗ-69 с кузовом вагонного типа. Большего из такого «гибрида» выжать было невозможно.

Несмотря на все конструктивные и эксплуатационные недостатки санитарного автомобиля УАЗ-450А и созданных параллельно с ним фургона УАЗ-450 и бортового грузовика УАЗ-450Д, рассчитанных на перевозку 800 кг груза, военные остались довольны новой моделью и сразу же приняли ее на вооружение. Вскоре шустрые бескапотники уверенно обосновались и в «основном составе» автопарка страны.

Семейство автомобилей УАЗ-452 конструктивно имело с заднеприводными бескапотниками больше общего, чем с полноприводными «четыреста пятидесятыми»

Запретить нельзя одобрить

Вопреки ожиданиям конструкторов, прекрасно осознававших всю степень несовершенства автомобилей «четыреста пятидесятого» семейства, распоряжений создать более «продвинутую» модель от военных не поступало. Зато 7 января 1958 года, то есть в период, когда «четыреста пятидесятые» УАЗы были проэкзаменованы межведомственной комиссией, но еще не запущены в серию, совершенно неожиданно вышло постановление Совета министров РСФСР, предписывавшее Ульяновскому автозаводу разработать и наладить массовый выпуск заднеприводных грузовых автомобилей грузоподъемностью 1,0–1,1 т. И хотя за год до этого отраслевые министерства были упразднены — их заменили совнархозы «на местах», советы министров различного уровня, как ни парадоксально, остались, и их приказы по-прежнему имели вес. Через эти органы исполнительной власти осуществлялась координация работы совнархозов и всемогущего Госплана.

В Госплане не могли не обратить внимания на новое семейство ульяновских внедорожников. Государственные стратеги признали, что ниша, занятая «четыреста пятидесятым» семейством, до этого пустовала, а значит, автомобили такого класса стране нужны. Но там же, «в верхах», пришли к выводу, что эксплуатировать прожорливые полноприводные машины в условиях города и благоустроенных пригородных шоссе нерентабельно. На асфальтированных улицах и дорогах второй ведущий мост используется «вхолостую», а топлива такая машина потребляет чуть ли не в два раза больше, чем заднеприводная. Такое разбазаривание нефтепродуктов — да в масштабах страны — вещь недопустимая! Вполне закономерный вывод о необходимости создания заднеприводного аналога УАЗ-450Д для народного хозяйства нашел отражение в упомянутом выше постановлении Совмина РСФСР.

В том же 1958 году конструкторы СКБ Ульяновского автозавода попробовали поэкспериментировать с «четыреста


Опытный образец бортового грузовика УАЗ-452Д



Основной армейской модификацией была санитарная машина УАЗ-452А. Одновременно с ней разрабатывались фургон, микроавтобус и бортовой малотоннажный грузовик. УАЗ-452Д тоже представлял интерес для военных: на раму с двухместной кабиной приспособились устанавливать всевозможное специализированное оборудование.

пятидесятой» платформой: меняя один из ведущих мостов на пассивный, они построили переднеприводной и заднеприводной экспериментальные образцы, однако недостатки базового шасси никуда не делись, и этот путь был признан бесперспективным. Зато в министерском постановлении имелась превосходная «лазейка»: в нем нигде не упоминалось, что новый грузовичок следует создавать на платформе УАЗ-450, не оговаривались и сроки сдачи проекта. Поэтому конструкторы, опираясь на решения местного совнархоза, задумали разработать новое базовое шасси, «не завязанное» ни на УАЗ-450, ни на ГАЗ-69.
Ведущим конструктором проекта, получившего индекс «451», стал выпускник Харьковского политехнического института Егор Варченко, работавший на заводе с 1955 года. Первым делом сконструировали новую плоскую раму. Затем начали колдовать над компоновкой и развесовкой машины и пришли к выводу, что, сдвинув двигатель назад на 22 см и немного опустив его вниз, удастся одним выстрелом убить двух зайцев: нагрузка на задний мост увеличится с исходных 44 до 47% (а при полной нагрузке и до 59%), а в кабине появится достаточно места для водителя и пассажира.
В 1958 году был принят соответствующий технический проект, начались расчетные работы и создание детальной технической документации. Но трудившемуся над плазовым чертежом Варченко не давала покоя мысль о том, что военные рано или поздно потребуют модернизировать полноприводное семейство. И что тогда? Создавать еще одну новую платформу? Или пытаться выжать из шасси «четыреста пятидесятого» семейства максимум возможного? Еще свежа была в памяти история с освоением Горьковским автозаводом плавающих автомобилей ГАЗ-011 и ГАЗ-46, стоившая карьеры многим талантливым конструкторам. Проблема заключалась в том, что производство ГАЗ-011 требовало продолжения выпуска морально устаревших узлов и агрегатов ГАЗ-67, а это тормозило освоение новой модели армейского внедорожника ГАЗ-69.
Подобная история могла повториться и на Ульяновском автозаводе. Если бы военные потребовали модернизировать УАЗ-450, пришлось бы искусственно продлевать жизнь шасси ГАЗ-69, а завод уже готовил к производству новую модель — УАЗ-469.
Словом, в один прекрасный день Варченко остался после работы в КБ, взял карандаш, отличавшийся по цвету от основного плазового чертежа, и начал «пристраивать» к компоновочной схеме заднеприводного УАЗ-451 передний ведущий мост

На испытаниях автомобилей УАЗ-452

Бортовой грузовой автомобиль УАЗ-3303

и раздаточную коробку. А сделать это было не так-то просто, ведь двигатель на новой машине сдвинули назад и опустили вниз. Компоновочные решения новой трансмиссии многократно усложнились. Стало ясно, что конструкция УАЗ-451 под полный привод требует некоторых изменений. И лучше внести эти изменения сейчас, чем потом опять перестраивать шасси.

Во время традиционного «обхода» конструкторских досок, всю эту «самодеятельность» обнаружил главный конструктор завода Петр Иванович Музюкин. И возмутился: «Кто вас просил разрабатывать полноприводную схему?!» «Все равно потом придется делать», — настаивал на своем Варченко. К общему мнению так и не пришли. Музюкин работу над полноприводной схемой не одобрил, но и не запретил, и Варченко понемногу продолжал над ней колдовать. Зато когда во второй половине 1960 года пришла пора готовить технический проект нового семейства вагонных полноприводников, под них без проблем взяли готовую унифицированную платформу «451».

Семейство УАЗ-452 «на бумаге» родилось одновременно с семейством «451», стало его логическим продолжением и конструктивно имело с заднеприводными бескапотниками гораздо больше общего, чем с полноприводными «четыреста пятидесятыми».

В период разработки семейства «451» была создана четырехступенчатая КПП, которую унаследовало и второе поколение бескапотных полноприводников

Расчетливо и дальновидно

Как и в случае с семейством УАЗ-450, основной армейской модификацией была санитарная машина УАЗ-452А. Одновременно с ней разрабатывались фургон, микроавтобус и бортовой малотоннажный грузовик. Лишенный грузовой платформы УАЗ-452Д тоже представлял интерес для военных, поскольку на раму с двухместной кабиной к тому времени приспособились устанавливать всевозможное специализированное оборудование.

В наследство от платформы «451» новому полноприводному семейству досталась не только компоновка, но и ряд обновленных агрегатов.

Если модификации УАЗ-450 оснащались адаптированным двигателем «Победы», то начиная с модели «451» появилась возможность комплектовать ульяновские бескапотники более легким и мощным мотором от «двадцать первой» «Волги», также претерпевшим ряд незначительных конструктивных изменений. От двигателя ГАЗ-21 силовой агрегат модели ЗМЗ-451 отличался конструкцией крышки коромысел, поддона картера, кронштейнов крепления подушек передней опоры двигателя, термостата, краника слива воды из блока цилиндров и, как было указано в руководстве по



Конструкторы так увлеклись достижением оптимальной развесовки по осям, что, сдвигая двигатель назад, упустили важный момент: четвертый цилиндр оказался под задней стенкой кабины у грузовичков и под перегородкой, отделяющей кабину от транспортного отсека, у фургонов и микроавтобусов. И по сей день доступ к этому четвертому цилиндру остается «фирменной» головной болью водителей и механиков.

эксплуатации и ремонту, «некоторыми нормалями». В остальном это был хорошо знакомый автолюбителям страны «двадцать первый» мотор рабочим объемом 2445 см^3 и мощностью 70 л. с. Иногда в технической документации этот двигатель обозначался как УАЗ-451, однако такого рода путаница прекратилась осенью 1969 года, когда производство силовых агрегатов для УАЗов семейств «451» и «452» освоил Ульяновский моторный завод (бывший Ульяновский завод малолитражных двигателей). С этого момента двигатели обозначались УМЗ-451.
Более мощный мотор потребовал и более «гибкой» коробки передач: трехступенчатая КПП, применявшаяся на УАЗ-450, не позволяла рационально использовать динамические ресурсы двигателя «Волги». Поэтому в период разработки семейства «451» ульяновскими конструкторами была создана четырехступенчатая КПП, которую также унаследовало второе поколение бескапотных полноприводников.
Любопытная деталь. Конструкторы так увлеклись достижением оптимальной развесовки по осям, что, сдвигая двигатель назад, упустили важный момент: четвертый цилиндр оказался под задней стенкой кабины у грузовичков и под перегородкой, отделяющей кабину от транспортного отсека, у фургонов и микроавтобусов. И по сей день доступ к этому четвертому цилиндру остается «фирменной» головной болью водителей и механиков.
Зато, как и задумывалось, в кабине появилось гораздо больше места для водителя и пассажира. Вместе с двигателем назад и вниз переехал радиатор, что в итоге позволило перенести воздухозаборник системы охлаждения в нижнюю часть передней панели, а под торпедо установить отопитель. Кроме того, рычаги управления КПП и раздаточной коробкой удалось сдвинуть ближе к водителю.
Разумеется, главной отличительной особенностью «четыреста пятьдесят второго» семейства должны были стать раздаточная коробка и передний ведущий мост.
В отношении этих агрегатов ульяновские конструкторы проявили расчетливость и дальновидность. Еще на рубеже пятидесятых-шестидесятых годов, когда только закладывалась архитектура грузопассажирского джипа — будущего «четыреста шестьдесят девятого», было принято решение максимально унифицировать детали трансмиссии двух ветвей перспективных ульяновских внедорожников — многоцелевых грузопассажирских машин и бескапотников. К моменту создания семейства УАЗ-452 уже были разработаны унифицированные с УАЗ-469 ведущие мосты (использовалась версия без колесных редукторов) и двухступенчатая раздаточная коробка.
По сравнению с заднеприводными бескапотниками, шасси и кузов на полноприводных моделях второго поколения не претерпели изменений. При этом следует учесть, что незадолго до начала производства семейства УАЗ-452 «четыреста пятьдесят первые» УАЗы были модернизированы: они получили усиленные рессоры (что позволило увеличить грузоподъемность заднеприводных грузовиков до одной тонны) и сцепление, доставшиеся и новым внедорожникам.
В результате получился предельно простой, надежный и ремонтопригодный автомобиль, отлично приспособленный к эксплуатации на российских дорогах.
Единственными врожденными недостатками новой модели были «прожорливость» и присущая бескапотной схеме низкая пассивная безопасность.

Большая семья

Над проектом «452» работали конструкторы Е. В. Варченко, Л. А. Старцев, М. П. Цыганов и С. М. Тюрин.
Первый ходовой макет автомобиля нового семейства построили в 1960 году. Для начала на шасси УАЗ-451Д водрузили кузов микроавтобуса УАЗ-450А, и именно этот гибрид стал «стендом» для компоновки агрегатов полного привода. В 1963 году были завершены заводские испытания прототипов всего семейства — фургона УАЗ-452, грузовика УАЗ-452Д и санитарного автомобиля УАЗ-452А. Отдел главного конструктора (ОГК) начал подготовку необходимой для производства документации. Затем в течение трех лет конструкция «доводилась», автомобили проходили межведомственные и государственные испытания, а конструкторы ОГК создавали первые специализированные модификации — УАЗ-452АС (санитарный фургон для северных районов) и УАЗ-452ДП (экспортный грузовик с правым расположением органов управления).

Продолжение на стр. 10



Серийный УАЗ-452Д первых выпусков



УАЗ-452Д/УАЗ-3303


АВТО
ЛЕГЕНДЫ
СССР



Английский импортер советских автомобилей UMO Plant продавал ульяновские грузовики под маркой БелАЗ

В 1966 году завод освоил массовое производство трех основных моделей семейства «452», а в 1968 году модельный ряд «вагонников», наконец, пополнил серийный микроавтобус УАЗ-452В.

Предпринимаемые в течение следующих тридцати лет попытки ульяновских конструкторов предложить военным принципиально новое семейство армейских внедорожников успехом не увенчались.

И все это время семейство «452» постепенно модернизировалось.

В 1971 году на Ульяновском моторном заводе (УМЗ) началось производство модернизированного двигателя УМЗ-451М, мощность которого возросла с 70 до 75 л. с., а моторесурс увеличился со 120 тыс. до 150 тыс. км пробега. Забегая вперед, стоит сказать, что в 1976 году моторный завод вошел в состав производственного объединения «АвтоУАЗ», и в том же году силовой агрегат УМЗ-451М был удостоен Государственного знака качества.

Работы по модернизации семейства Отдел главного конструктора начал в 1974 году. В декабре 1975-го было утверждено техническое задание, однако технический проект модернизации был готов лишь в 1977 году. Помимо улучшений «по мелочам» (двухконтурная тормозная система в сочетании с вакуумным усилителем тормозов, новые рулевая колонка, панель приборов и оптика), он предполагал очередное обновление двигателя. Мотор УМЗ-414, представлявший собой модернизированный УМЗ-451М, развивал уже 78 л. с. при 4000 об/мин. Кроме того, в соответствии с новой отраслевой нормалью автомобилям были присвоены новые индексы. Грузовик стал называться УАЗ-3303, фургон — УАЗ-3741, санитарный автомобиль — УАЗ-3962, а микроавтобус — УАЗ-2206.

В 1977 году три модернизированные машины (автобус УАЗ-2206 и два санитарных фургона УАЗ-39621) успешно прошли межведомственные (приемочные) испытания. Увы, внедрить все новшества удалось лишь к 1985 году. К этому времени ульяновские моторостроители успели разработать очередную версию двигателя — УМЗ-417 мощностью 90 л. с. при 4000 об/мин, а «патриархи» семейства обзавелись многочисленным специализированным потомством (см. таблицу).

Автобусы	
УАЗ-220601	для районов Крайнего Севера
УАЗ-220606	для экспорта в страны с умеренным климатом
УАЗ-220607	для экспорта в страны с тропическим климатом
Санитарные автомобили	
УАЗ-396201	для районов Крайнего Севера
УАЗ-396206	для экспорта в страны с умеренным климатом
УАЗ-396207	для экспорта в страны с тропическим климатом
УАЗ-39621	с экранированным электрооборудованием для внутреннего рынка
УАЗ-396216	с экранированным электрооборудованием для экспорта в страны с умеренным климатом
УАЗ-396217	с экранированным электрооборудованием для экспорта в страны с тропическим климатом
УАЗ-39623	для сельских районов
Автомобили-фургоны	
УАЗ-374106	для экспорта в страны с умеренным климатом
УАЗ-374107	для экспорта в страны с тропическим климатом
УАЗ-37411	с экранированным электрооборудованием для внутреннего рынка
УАЗ-374116	с экранированным электрооборудованием для экспорта в страны с умеренным климатом
УАЗ-374117	с экранированным электрооборудованием для экспорта в страны с тропическим климатом
Грузовые автомобили с бортовой платформой	
УАЗ-330306	для экспорта в страны с умеренным климатом
УАЗ-330307	для экспорта в страны с тропическим климатом
УАЗ-33031	с экранированным электрооборудованием для внутреннего рынка
УАЗ-330316	с экранированным электрооборудованием для экспорта в страны с умеренным климатом
УАЗ-330317	с экранированным электрооборудованием для экспорта в страны с тропическим климатом
УАЗ-33032	адаптированный для работы на сжиженном газе







Опытный образец грузовика УАЗ-452ДП с правым рулем

Гримасы капитализма

Традиционно двигателями, произведенными на Заволжском моторном заводе (ЗМЗ), оснащались автомобили Горьковского автозавода, а двигатели для УАЗов выпускали на Ульяновском моторном заводе (УМЗ). Это было логично, поскольку ЗМЗ находится в городе Заволжье Нижегородской области, а УМЗ — в Ульяновске. Однако посмотрев современные рекламные проспекты продукции Ульяновского автозавода, автомобилист-ветеран с удивлением обнаружит, что сегодня ульяновские полноприводники оснащаются двигателями Заволжского моторного завода — на семейство бескапотников устанавливается модель ЗМЗ-4091 мощностью 112 л. с. Где же здесь логика, а точнее, логистика?

Когда началась «карусель» с акционированием и последующим объединением предприятий в крупные финансовые группы, в автомобилестроительный холдинг «Группа ГАЗ» вошел не только Горьковский автозавод (как нетрудно догадаться по названию), но и Ульяновский моторостроительный, а под «опекой» ОАО «Соллерс» (до 2008 года — ОАО «Северсталь-авто») оказались Ульяновский автозавод и Заволжский моторный.

Ситуация сложилась презабавнейшая — если смотреть со стороны! С тех пор как ГАЗ освоил производство шасси «4×4» на платформе «Газелей», ГАЗ и УАЗ оказались конкурентами как на внутреннем, так и на внешнем рынках в сегменте полноприводных малотоннажных грузовичков, фургонов и микроавтобусов. После «передела собственности» принадлежащий «Группе ГАЗ» Ульяновский моторный завод продолжал производить двигатели для принадлежащего холдингу «Соллерс» Ульяновского автозавода — главного конкурента Горьковского автозавода, входящего в «Группу ГАЗ». И наоборот: принадлежащий холдингу «Соллерс» Заволжский моторный завод продолжал строить двигатели для автомобилей, производившихся на Горьковском автозаводе. С логистикой все было в порядке, чего нельзя сказать про экономические связи и конкурентные отношения.

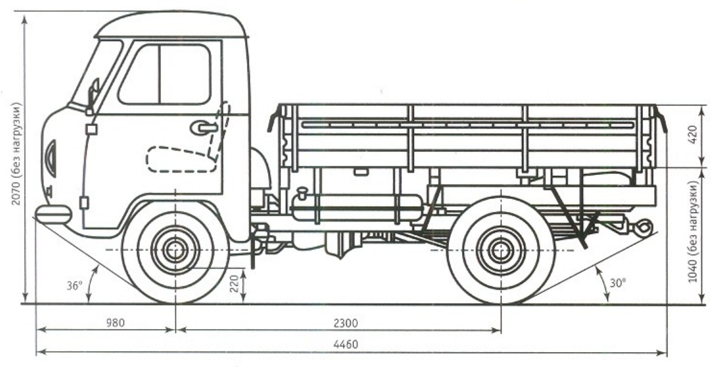
После нескольких лет «непоняток» нашлось «соломоново решение»: логистику принесли в жертву «семейным» финансовым интересам. Сегодня каждый моторостроительный завод делает двигатели для автомобилей, выпускаемых предприятием «своей» группы, то есть ЗМЗ — для УАЗа, а УМЗ — для ГАЗа. Правда, для этого пришлось перекраивать производство и вносить поправки в конструкцию автомобилей, а чтобы доставить двигатели к месту назначения (из Ульяновска в Нижний Новгород, а из Заволжья в Ульяновск), их приходится перевозить на пятьсот километров.

С тех пор как ГАЗ освоил производство шасси «4×4», ГАЗ и УАЗ стали конкурировать в сегменте полноприводных малотоннажных грузовичков, фургонов и микроавтобусов



Опытный образец автомобиля УАЗ-452ДМ (будущий УАЗ-3303) на испытаниях





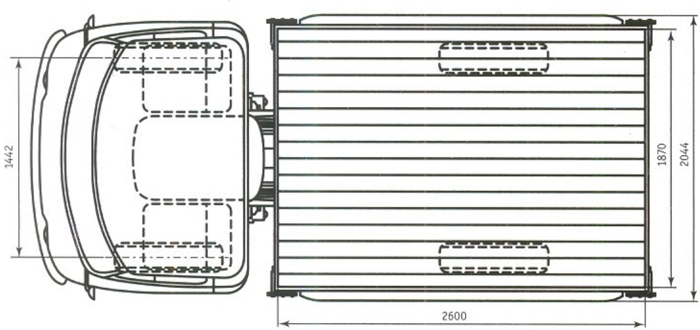


Схема автомобиля УАЗ-3303

Технические характеристики УАЗ-3303	
Число мест в кабине	2
Грузоподъемность	800 кг
Максимальная скорость	110 км/час
Расход топлива при скорости 60 км/ч	10,6 л/100км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-60ЭМ
Генератор	Г250-П2
Реле-регулятор	РР132-А транзисторный
Стартер	42-3708
Свечи зажигания	А11
Размер шин	8,40-15

Масса, кг	
снаряженная	1650
полная	2610
на переднюю ось	1200
на заднюю ось	1410

Дорожные просветы (с полной нагрузкой), мм	
под передней осью	220
под задней осью	220

Наименьший радиус поворота, м	
габаритный	влево — 6,3

Рулевой механизм
глобоидальный червяк и двухгребневый ролик, передаточное число — 20,3

Подвески передняя и задняя
зависимые, на полуэллиптических рессорах; амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия

Тормоза
рабочие — двухконтурные, с гидравлическим приводом и вакуумным усилителем, с барабанными тормозными механизмами, разжим — кулачковый
стояночный — трансмиссионный, барабанный, с механическим приводом от рычага

Сцепление
однодисковое, сухое, с гидравлическим приводом

Коробка передач
механическая, четырехступенчатая

Передаточные числа
I — 3,78; II — 2,60; III — 1,55; IV — 1,00; задний ход — 4,12

Раздаточная коробка
механическая, двухступенчатая; передаточные числа: I — 1,94; II — 1,00

Главная передача переднего и заднего мостов
одинарная, коническая, со спиральными зубьями, передаточное отношение — 4,625

Двигатель	
УМЗ-4178, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый	
Диаметр цилиндра, мм	92
Ход поршня, мм	92
Рабочий объем, см^3	2445
Степень сжатия	7,0
Порядок работы цилиндров	1-2-4-3

Карбюратор
К126ГУ

Максимальная мощность (брутто)
90 л. с. при 4000 об/мин

Максимальный крутящий момент
17,5 кгс.м при 2200–2500 об/мин





Создатель внедорожников

Будущий главный конструктор Ульяновского автомобильного завода Петр Иванович Музюкин (1908–1997) начинал свою трудовую деятельность на ГАЗе.

В 1934 году Музюкин окончил Военную академию механизации и моторизации РКК имени Сталина и уже через год был зачислен в специальный технический отдел (спецтехотдел) Горьковского автозавода, занимавшийся созданием экспериментальных машин повышенной проходимости. Руководил отделом Виталий Грачев. Вскоре Музюкин возглавил группу конструкторов, разрабатывавших грузовики нового поколения, в том числе и полноприводные. Первой самостоятельной работой Музюкина (совместно с Александром Просвирниным) стало оснащение шасси ГАЗ-ММ двигателем ГАЗ-М1 (ГАЗ-11-51). Одновременно была создана полноприводная версия новой платформы (ГАЗ-11-63). После войны на основе этих прототипов были сконструированы легендарные грузовики ГАЗ-51 и ГАЗ-63. За разработку ГАЗ-63 ведущий конструктор проекта Петр Музюкин в 1949 году был удостоен Сталинской премии.

В довоенный период Музюкин создал на базе ГАЗ-11-63 экспериментальный полноприводной трехосный грузовик ГАЗ-33, его длиннобазную версию ГАЗ-34 и короткобазное шасси ГАЗ-32 для перспективного бронеавтомобиля БА-13. Впоследствии наработки по шасси ГАЗ-33 были использованы при проектировании ЗИС-151.

После войны Музюкин занимался разработкой легкого артиллерийского транспортера на базе ГАЗ-63. Прототип получил индекс ГАЗ-68. Именно от этих экспериментальных полноприводников ведет свой род армейский грузовик ГАЗ-66. В 1948–1950 годах Петр Иванович участвовал в создании бронеавтомобиля ГАЗ-40 на шасси ГАЗ-63.

В мае 1955 года Музюкин был назначен главным конструктором Ульяновского автозавода, куда перебазировалось производство ГАЗ-69. Перед ульяновским КБ была поставлена задача разработать на шасси горьковского джипа семейство бескапотных полноприводников, максимально унифицированных с исходной платформой. Три года спустя Ульяновский автозавод освоил массовое производство трех моделей семейства УАЗ-450. В это же время шла работа над созданием следующего поколения внедорожников, включавшего помимо новой платформы бескапотников (вначале заднеприводных УАЗ-451, а затем и полноприводных УАЗ-452) и армейский грузопассажирский джип (проект УАЗ-460/УАЗ-469).

За участие в разработке конструкции автомобилей УАЗ-450 и УАЗ-451, технологии их изготовления и наладке серийного производства Музюкин был удостоен Малой золотой медали ВДНХ СССР.

«Коньком» Петра Ивановича были экспериментальные специализированные прототипы — ГАЗ-69 на арочных шинах, седельные тягачи и полуприцепы к ним, аэросани, снегоходы и снегоболотоходы, электромобиль на постоянном токе.

Музюкин занимал пост главного конструктора УАЗа до 1967 года, после него на эту должность был назначен П. И. Жуков.

Не будет преувеличением сказать, что большая часть серийных послевоенных грузовиков и полноприводников, занявших ключевые позиции в армейском и гражданском автопарке страны, — ГАЗ-51, ГАЗ-63, ГАЗ-66, ЗИС-151, УАЗ-450, УАЗ-451 и УАЗ-469 — своим появлением в той или иной степени обязаны Петру Ивановичу Музюкину.

Петр Музюкин

1934 год
Окончил Военную академию механизации и моторизации РКК имени Сталина

1935 год
Зачислен в спецтехотдел Горьковского автозавода

1937 год
Возглавил группу по разработке перспективных грузовиков

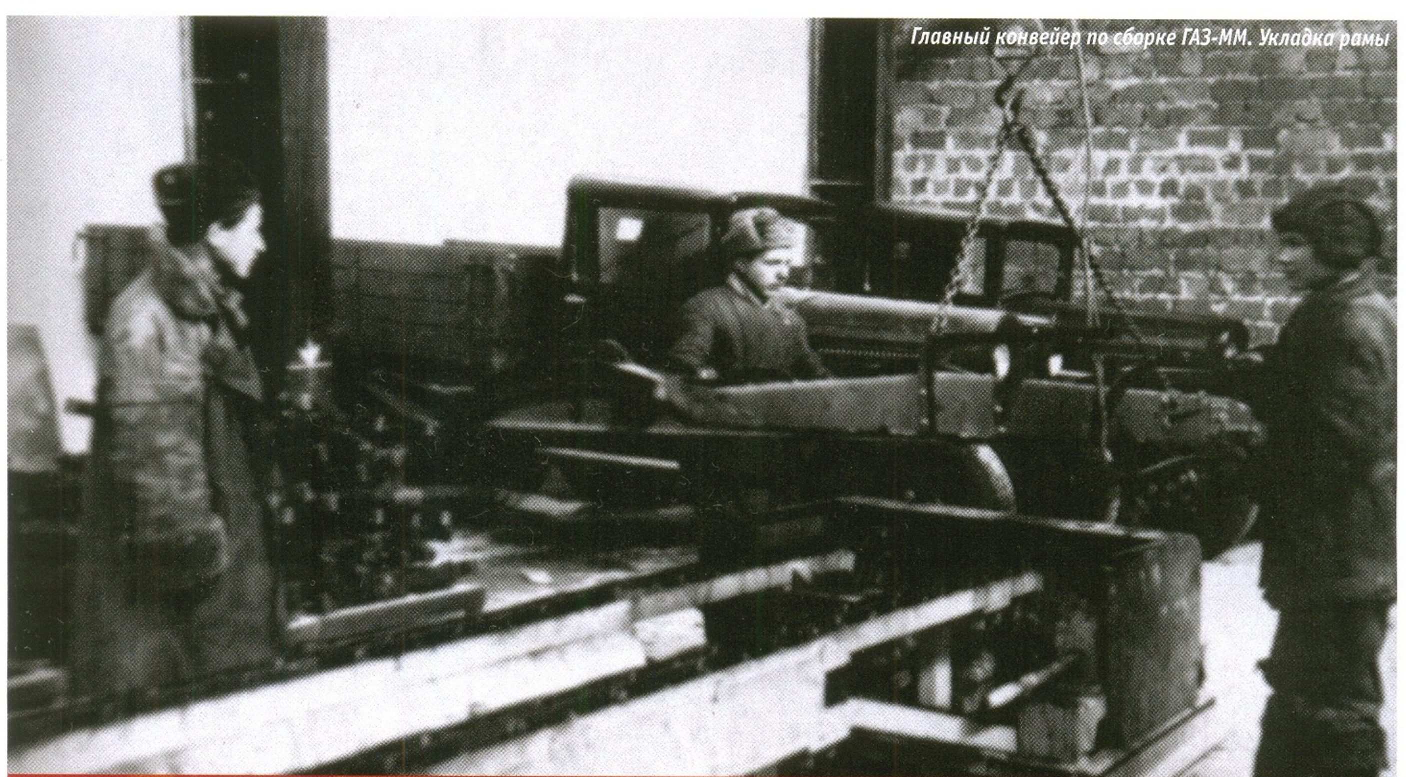
1939 год
Принимал участие в создании автомобилей повышенной проходимости, в том числе ГАЗ-32 и ГАЗ-33, а также ГАЗ-62 (1940 год)

1949 год
Удостоен Сталинской премии за разработку ГАЗ-63

1955 год
Назначен главным конструктором Ульяновского автозавода. Занимался созданием на базе ГАЗ-69 целого семейства унифицированных автомобилей повышенной проходимости

1959 год
Награжден Малой золотой медалью ВДНХ СССР за участие в разработке автомобилей УАЗ-450 и УАЗ-451

1961 год
Под руководством Музюкина спроектирован грузопассажирский вездеход УАЗ-469


Главный конвейер по сборке ГАЗ-ММ. Укладка рамы

Ульяновский автомобильный завод в 1941–1954 годах

15 октября 1941 года началась эвакуация Завода имени Сталина (ЗИС) из Москвы в Ульяновск на территорию складов Государственного таможенного управления. Через пять дней первый эшелон с оборудованием прибыл в Ульяновск.
Первое время завод выпускал боеприпасы, параллельно шла подготовка к производству автомобилей. Сборка автомобилей началась 30 апреля 1942 года, и первый собранный в Ульяновске ЗИС-5 принял участие в первомайской демонстрации.

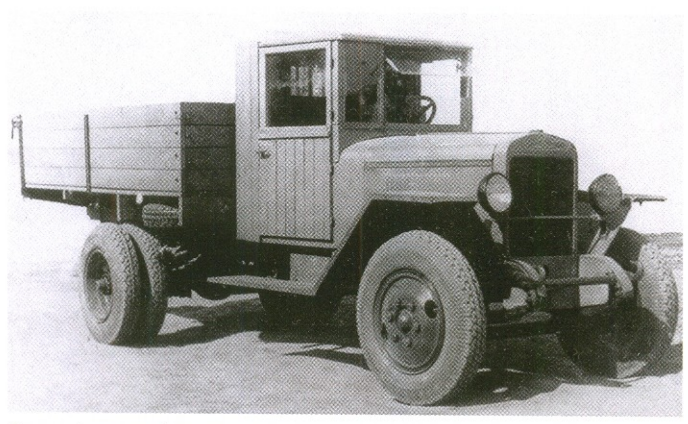
К лету за день собирали уже по двадцать-тридцать машин, а к концу года темп сборки увеличился до восьмидесяти-ста автомобилей в сутки. Всего на заводе до 1944 года собрали 7 653 «трехтонки». В это время УльЗИС был головным предприятием по выпуску автомобилей ЗИС-5. Здесь же, в Ульяновске, силами эвакуированных из Москвы специалистов был разработан и запущен в серию упрощенный вариант грузовика военного времени (ЗИС-5В) и воссоздано производство газогенераторных установок ЗИС-21. Кроме того, в 1943 году было положено начало организации цехов МОЦ-4 и МОЦ-5 для изготовления ЗИС-32, но эти работы были приостановлены, поскольку изготовление машин указанного типа не получило подтверждения в программе завода. В этот же период на заводе собрали несколько сотен грузовиков *Studebaker* («Студебекер»), поступивших по ленд-лизу из Соединенных Штатов Америки.



Заводские испытания автомобилей ГАЗ-ММ, собранных в Ульяновске на соответствие ГОСТу (1950 год)

В феврале 1944 года производство ЗИС-5 перевели из Ульяновска в Миасс, а заводу поручили подготовку к производству нового дизельного грузовика УльЗИС-253, разработанного совместно с Научно-исследовательским автомобильным и автомоторным институтом (НАМИ). Практически весь год основного производства на заводе в Ульяновске не было, а вся деятельность сводилась к строительству новых корпусов






Грузовой автомобиль военного времени ЗИС-5В


Модернизированный автомобиль ГАЗ-ММ с закрытой (жесткой) кабиной

и выполнению отдельных заказов Народного комиссариата среднего машиностроения (НКСМ) и ГлававтоЗИСа по изготовлению инструмента и приспособлений для будущего производства дизельных автомобилей. Одновременно шло производство опытных образцов дизельных грузовиков, и к празднику Первомая собрали первый опытный грузовик УльЗИС-253.
Приказом НКСМ №346 от 29 августа 1945 года производство дизельных моторов из Ульяновска передали Новосибирскому и Ярославскому автозаводам, а УльЗИСу было поручено наладить выпуск автомобилей ГАЗ-АА и ГАЗ-67. К концу года на завод прибыла группа специалистов с Горьковского автомобильного завода для организации в Ульяновске производства грузовиков ГАЗ-АА (ГАЗ-ММ).
Спустя два года, 26 октября 1947 года, с конвейера Ульяновского автозавода сошел первый грузовик ГАЗ-АА. За период с 1947 по 1951 год в Ульяновске было построено 75 964 автомобиля ГАЗ-ММ. Параллельно завод выполняет задание министерства спроектировать новый однотонный грузовой автомобиль и построить его опытный образец. Этот автомобиль получил наименование УАЗ-300.
20 декабря 1948 года перед Ульяновским автозаводом была поставлена задача развернуть производственные мощности, обеспечивающие полный перевод с Горьковского автозавода сборки грузовых автомобилей ГАЗ-ММ и производство всех узлов и деталей шасси, чтобы уже в следующем году выпускать по графику грузовые автомобили и запчасти к ним в полном объеме. В 1949 году началась разработка унифицированных с УАЗ-300 автомобилей — УАЗ-302 (1,5 т) и УАЗ-308 («4×4» на базе УАЗ-302) — и глубокая модернизация грузовика ГАЗ-ММ. Но уже в 1951 году предприятие резко меняет специализацию и переходит на выпуск продукции оборонного назначения (изделия «Ладога» и кабина «590»). В это время завод продолжает официально называться УльЗИС, а неофициально — п/я №80.
Приказом №156 от 23 августа 1954 года п/я №80 получает задание наладить сначала сборку, а затем и производство автомобилей ГАЗ-69. На базе конструкторско-экспериментального отдела создается Отдел главного конструктора под руководством И. А. Давыдова, который принимал от Горьковского автозавода документацию на автомобили ГАЗ-69 и ГАЗ-69А и прицеп ГАЗ-704.
Первые десять автомобилей семейства ГАЗ-69 собраны из горьковских деталей к 1 января 1955 года. Всего за период с 1956 по 1973 год построено 596 860 автомобилей этой модели.


Сравнительные испытания опытных полуторатонных автомобилей УАЗ-302 и серийной полуторки ГАЗ-ММ (1951 год)

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ СПЕЦИАЛЬНЫЙ СТЕЛЛАЖ ДЛЯ МОДЕЛЕЙ!









ISSN 2071-095X
00101

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ ЕРАЗ-762Б

16+

DeAGOSTINI